



Regime de Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE) – Indústria Marítima

O que é o Regime de Comércio Europeu de Licenças de Emissão?

O Regime de Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE) é um dos pilares centrais da ambiciosa estratégia em matéria de clima da União Europeia (UE) e foi o primeiro grande sistema de comércio de gases com efeito de estufa do mundo aquando do seu lançamento em 2005. Neste momento, o CELE limita as emissões de mais de 10.000 instalações fixas, incluindo instalações do setor siderúrgico, metalúrgico, químico, vidro e papel, bem como das companhias aéreas que voam na UE.

O objetivo do CELE é reduzir as emissões da UE em 62% até 2030, face aos níveis de 2005.

Inclusão do setor marítimo no CELE

A partir de 1 de janeiro de 2024, o CELE aplicar-se-á a navios de mercadorias e de passageiros com pelo menos 5.000 toneladas de arqueação bruta (GT) e a partir de 1 de janeiro de 2027 a navios *offshore* com pelo menos 5.000 toneladas de arqueação bruta (GT).

Poderá também ser aplicado a outros tipos de navios e a navios de menor tonelagem a partir de 2027, contudo tal ainda não foi decidido pela Comissão Europeia. Tal como acontece com as instalações físicas, no âmbito do CELE, as companhias de navegação terão de adquirir e devolver EUA para cobrir as viagens abrangidas pelo regime alargado do CELE.

É de destacar que, ao contrário das instalações já registadas no CELE existente, a indústria marítima não receberá “EUA gratuitas”. Durante os primeiros anos, a indústria marítima será integrada no CELE, onde as EUA só serão exigidas para uma parte das emissões produzidas por cada navio, da seguinte forma:



As companhias de navegação devem devolver (utilizar) as suas primeiras licenças de emissão de CO₂, que dizem respeito ao período de 2024, até 30 de setembro de 2025. A não devolução das EUA pode levar à aplicação de coimas e, em última análise, à recusa de escalas portuárias por incumprimento reiterado.

Como funciona o CELE?

O CELE é um sistema “Cap and Trade” cujo limite máximo é expresso em licenças de emissão anuais, sendo que uma licença (designada de “EUA”) permite às organizações abrangidas emitir uma tonelada de CO₂eq (dióxido de carbono equivalente). Os operadores têm de monitorizar e comunicar as suas emissões anualmente e entregar tantas EUA quantas as emissões comunicadas. Se os operadores necessitarem de mais EUA do que as que possuem atualmente, poderão adquiri-las através de leilões e mercados secundários de outros operadores ou comerciantes.

Para certas indústrias, estão disponíveis algumas licenças gratuitas (“EUA gratuitas”), que serão gradualmente reduzidas e eliminadas até 2034. Ou seja, a partir de 2034, todas as licenças de emissão necessárias para as emissões produzidas (que estejam no âmbito da CELE) terão de ser compradas.

Serão consideradas 100% das emissões das viagens intraeuropeias (i.e., ambos os portos de escala dentro da UE) e 50% das emissões das viagens entre portos da UE e o resto do mundo (i.e., com um porto de escala fora da UE). É importante notar que, a partir de 2026, para além do dióxido de carbono, as emissões de metano (CH₄) e de óxido nitroso (N₂O) também serão abrangidas pelo CELE.

Regime de Monitorização, Reporte e Verificação (MRV)

O regime MRV é aplicado desde 1 de janeiro de 2018 e, historicamente, exige que todos os grandes navios com mais de 5.000 GT que carregam ou descarregam carga ou passageiros em portos do Espaço Económico Europeu (EEE) monitorizem e comuniquem as emissões de CO₂ e outras informações relevantes. A partir de 1 de janeiro de 2024, esta obrigação será alargada de modo a incluir também o metano e o óxido nitroso.

A partir de 1 de janeiro de 2025, os navios de carga e os navios *offshore* mais pequenos (400 GT – 5.000 GT) serão também incluídos no regime MRV. Para estar em conformidade a partir de 2025 com o MRV, os navios e/ou organizações devem:

- **monitorizar** – emissões de gases com efeito de estufa, consumo de combustível e outros parâmetros, tais como a distância percorrida, o tempo no mar e a carga de cada navio e de cada viagem com um porto de escala no EEE;
- **reportar** – cada organização deve apresentar um relatório anual e a verificação de emissões (para cada navio que operou no EEE) até 31 de março de cada ano em relação ao ano civil anterior;
- **verificar** – até 31 de março de cada ano, as organizações deverão garantir que todos os navios que tenham realizado atividades no período de relato anterior e que visitem portos do EEE, tenham a bordo um relatório de verificação.

Calendário de aplicação do CELE ao setor marítimo

2024	<ul style="list-style-type: none">• Submissão do plano de monitorização até 1 de Abril de 2024• Navios de carga e passageiros (+5.000 GT) no âmbito CELE• Inclusão das emissões de CH₄ e N₂O no MRV
2025	<ul style="list-style-type: none">• Entrega de EUA para emissões de 2024• Expansão do regime MRV a navios cargueiros e <i>offshore</i> menores (400 GT - 5.000 GT)¹
2025	<ul style="list-style-type: none">• 100% das emissões das viagens dentro do âmbito cobertas pelo CELE• Inclusão das emissões de CH₄ e N₂O no CELE
2027	<ul style="list-style-type: none">• Inclusão dos Navios <i>offshore</i> (+5.000 GT) no âmbito do CELE

Impacto esperado do CELE no setor marítimo

A PwC desenvolveu, de forma ilustrativa, um exercício preliminar para demonstrar o potencial impacto do CELE nas organizações abrangidas.

Pressupostos considerados:

- em 2021, os 11.800 navios que apresentaram um relatório de emissões ao abrigo do regime MRV representaram um total de 124,3 milhões de toneladas de CO₂e. Assumindo que cada um destes navios está no âmbito do CELE, obtemos valores médios de ~10.534 tCO₂e/navio;
- preço das EUA do CELE de 130 € em 2026 (ano de referência da simulação efetuada, em que 100% das emissões estarão incluídas no âmbito do CELE);
- “**menos eficiente**” e “**mais eficiente**” representam um desempenho relativo de +/-25% em tCO₂e emitidas por navio em média, em resultado da melhoria da tecnologia e do planeamento da frota.

Com esta base, obtêm-se as estimativas ilustrativas abaixo, em termos de impacto potencial por navio, que representam um impacto financeiro significativo para as organizações que operam frotas abrangidas²:

% de viagens no âmbito (i.e., da UE para UE)	% de aumento (+) ou diminuição (-) nas emissões em comparação com a <i>baseline</i>	Custo CELE estimado por navio (€)	Impacto em EUR face à alteração na eficiência (€)
50%	<i>Baseline</i> (10,535 tCO ₂ e)	684.775	-
50%	Mais eficiente (-25% tCO ₂ e)	513.581	-171.194
50%	Menos eficiente (+25% tCO ₂ e)	855.969	171.194
100%	<i>Baseline</i> (10,535 tCO ₂ e)	1.369.550	-
100%	Mais eficiente (-25% tCO ₂ e)	1.027.163	-342.388
100%	Menos eficiente (+25% tCO ₂ e)	1.711.938	342.388

¹ Inclusão no CELE completo a ser decidido/revisto (2026/2027)

² Este exemplo ilustrativo está enquadrado no intervalo previsto para o potencial impacto financeiro do CELE a um navio de carga geral, tal como preparado por organismos da indústria marítima.

Estou no âmbito do CELE – como a PwC pode ajudar?

1. Compreender o impacto e implementar processos de reporte

Apoiamos a determinação do impacto que o CELE poderá ter sobre a sua organização, com base na sua frota e atuais operações marítimas.

Inclui o apoio na definição da metodologia de monitorização a adotar, a revisão dos processos de forma a assegurar os critérios de abrangência dos navios e regras de MRV a adotar, a resposta a questões e esclarecimentos às autoridades competentes, a estimativa do impacto do preço de carbono em vários cenários, o apoio à gestão da carteira de licenças e a integração contabilística.

Recomendamos que estas questões sejam endereçadas o mais brevemente possível, de modo a assegurar o cumprimento das obrigações do CELE a partir de 1 de janeiro de 2024.

2. Definir um roteiro de redução de emissões

Com o aumento dos custos que o CELE irá trazer, será relevante a definição de um roteiro de redução de emissões, incluindo investimentos em tecnologia mais eficiente (e com menos emissões) para a frota naval. Poderão existir subsídios e incentivos para apoio ao desenvolvimento e implementação de tecnologias de baixo carbono, e estes devem ser considerados como parte da resposta das organizações ao CELE.

Devem também ser consideradas as implicações contratuais do CELE, bem como as diversas questões relativas ao imposto sobre o rendimento, ao IVA, às questões jurídicas e aos preços de transferência que poderão surgir como resultado de transferências intragrupo das EUA.

Fale connosco!

pwc.pt/sustentabilidade



Ana Cláudia Coelho

Sustainability and climate change
Partner, PwC Portugal
ana.claudia.coelho@pwc.com



Ana Luísa Martins

Sustainability and climate change
Manager, PwC Portugal
ana.luisa.martins@pwc.com